Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1373

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *uitbreiding gemeentelijke milieuzones waaronder Amsterdam, Utrecht en Rotterdam* (ingezonden 4 februari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 februari 2015)

Vraag 1
Wat zijn de uitkomsten van het gesprek op 29 januari jl. tussen u en de G4-wethouders? Bent u voornemens om de voorstellen van de G4 over te nemen? Zo ja, welke, waarom en wat zijn hiervan de financiële consequenties, voor zowel overheden als consumenten en bedrijfsleven?[1] [2]

Antwoord 1
Ik heb op 29 januari met vijf wethouders van de steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Nijmegen gesproken. Daarbij is ook de brief van de G4 aan de orde gekomen. De vier grote steden hebben daarin hun ambities met betrekking tot de luchtkwaliteit en mogelijke maatregelen toegelicht. Aangezien de situatie per stad verschilt, zowel qua problematiek als qua ambitie, is afgesproken een gezamenlijke verkenning te starten over de lokale en regionale omstandigheden en de bijhorende maatregelen. In dit kader vindt ook de beoordeling van de maatregelen van de G4 plaats. Samen met de betrokken gemeenten wordt er nu een plan van aanpak opgesteld.

Vraag 2
Deelt u de mening dat de inzet van milieuzones op de plaatsen waar de doelstellingen (fijnstof en stikstof) structureel worden gehaald, disproportioneel is en dat daarmee geld over de balk wordt gegooid met allerlei sloop- en subsidieregelingen voor bijvoorbeeld personen- en bestelauto's? Zo nee, waarom niet?

[1] Telegraaf, 11 december 2014: http://bit.ly/1Bbl8ER.
[2] Telegraaf, 11 december 2014: http://bit.ly/1BbIbjO.

ah-tk-20142015-1373
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Antwoord 2
Onder de normen kan nog steeds sprake zijn van gezondheidsschade. Daarom werk ik aan versterking van het bronbeleid. Ook zijn er gemeenten die streven naar een verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Het is aan de gemeenten om te bepalen welke instrumenten zij daarbij inzetten, dat kan een milieuzone zijn. Deze afweging maken de gemeenten zelf.

Vraag 3 en 11
Kunt u onderbouwen waarom er nu gekozen wordt voor een subsidieregeling voor vervanging van bestelauto's in grensgemeenten van NSL-knelpuntgemeenten die een milieuzone voor bestelauto's invoeren?[3] Om hoeveel en welke gemeenten gaat het? Welke financiële middelen zijn hiervoor beschikbaar gesteld? En heeft er een kosteneffectiviteitsanalyse plaatsgevonden van deze subsidieregeling? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Welke financiële middelen zijn momenteel en worden er nog vanuit de rijksoverheid geboden voor het faciliteren van milieuzones? Welk gedeelte daarvan komt uit de gelden voor het NSL? Welk gedeelte wordt op andere wijze gedekt en waar wordt deze dekking gevonden? Kunt u uitleggen waarom de rijksoverheid moet bijdragen aan milieuzones als zij tegelijkertijd vindt dat dit een verantwoordelijkheid voor gemeenten zelf is? In hoeverre heeft er voor de maatregelen uit het Actieplan NSL tot 2016 een kosteneffectiviteitsanalyse plaatsgevonden? Zo niet, bent u daartoe bereid?

Antwoord 3 en 11
In de aanloop naar de uitbreiding van de milieuzone naar personen- en bestelauto's heb ik in het overleg met belanghebbenden toegezegd om de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving te faciliteren met de invoering van een tijdelijke stimuleringsregeling. Zo kan makkelijker de overstap naar schonere bestelauto's worden gemaakt, hetgeen een bijdrage levert aan schonere lucht. De tijdelijke regeling is bedoeld voor grensgemeenten van NSL-gemeenten. Verder zorgt het Rijk voor uitbreiding van de reikwijdte van het milieuzonebord.
Op dit moment heeft alleen Utrecht formeel besloten tot uitbreiding van de milieuzone naar bestelauto's. De grensgemeenten van Utrecht zijn De Bilt, Bunnik, Houten, IJsselstein, Montfoort, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Woerden en Zeist. Er is in totaal een budget van € 4 mln NSL-geld beschikbaar voor alle grensgemeenten die in aanmerking gaan komen. De kosteneffectiviteit van de vervangingsregeling is niet op voorhand te bepalen, omdat niet bekend is welke bestelauto's vervangen gaan worden. De maatregel is mede bedoeld om het bedrijfsleven te steunen in geval een milieuzone wordt ingevoerd.
Bij de monitoring van het NSL wordt bekeken wat de verschillende maatregelen opleveren. De monitoringsrapportage stuur ik jaarlijks aan uw Kamer. Ik zie dan ook geen meerwaarde in een aanvullende kosteneffectiviteitsanalyse.

Vraag 4 en 5
In hoeverre zijn de economische effecten van de (voorgenomen uitbreidingen) van de milieuzones op het bedrijfsleven doorgerekend? Kan er een overzicht worden gegeven van de economische kosten en baten van milieuzones, maar ook van andere programma's zoals de Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie, de Green Deals Zero Emissie Bussen en de Zero Emissie Stadslogistiek?
Deelt u de mening dat de te behalen effecten van de voorgenomen uitbreidingen van de milieuzones, zoals in Rotterdam en Utrecht, zich niet verhouden tot de kosten die gemaakt moeten worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe legitimeert u de inzet en uitbreiding van milieuzones en de steun die daar vanuit de rijksoverheid aan wordt gegeven? Zijn er van de huidige milieuzones en voorgenomen uitbreiding van milieuzones kosteneffectiviteitsanalyses op lokaal en nationaal niveau beschikbaar? Zo nee, vindt u niet dat deze eerst beschikbaar moeten zijn om te beoordelen of verdere uitbreiding noodzakelijk is?

---

[3] NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Antwoord 4 en 5
Ik streef naar een gezonde leefomgeving en slimme, gezonde en economisch vitale steden. De green deals dragen hieraan bij door innovatie en creativiteit op de langere termijn te stimuleren. Het doel is de CO_2-, NO_x-, fijnstof- en geluidsemissie te reduceren en tegelijkertijd kansen te creëren voor groene groei voor het Nederlandse bedrijfsleven. Bedrijfsleven en overheden die hierbij betrokken zijn, maken hierbij ieder voor zich een afweging van de kosten en de baten van deelname aan deze afspraak. Een kosten-batenanalyse van deze green deals is niet te geven.
De kosteneffectiviteit van de milieuzone wordt bij de lokale besluitvorming over eventuele uitbreiding van de milieuzone meegewogen. Dit is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende gemeenten.

Vraag 6
Is er een convenant afgesloten tussen het Rijk, gemeenten en bedrijfsleven inzake een uniform toegangsregime voor milieuzones voor personen- en bestelauto's? Zo nee, waarom niet en hoe wordt dan geborgd dat er sprake zal zijn van een uniform toegangsregime?

Antwoord 6
Er is geen convenant over het toegangsregime voor uitbreiding van de milieuzones naar personen- en bestelauto's. In het voortraject is er over bestelauto's een landelijk overleg geweest met gemeenten en bedrijfsleven. Dit is opgeschort toen bleek dat alleen de gemeente Utrecht tot uitbreiding van de milieuzone overging. Nu ook Rotterdam en Amsterdam dit overwegen wil ik overleg, omdat mijn uitgangspunt een uniform toegangsregime is. Uiteindelijk gaan de gemeenten hierover.

Vraag 7
Kunt u een nadere onderbouwing geven van de stelling dat milieuzones de komende jaren nodig zijn om ervoor te zorgen dat knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit niet opnieuw optreden? Met welke onzekerheidsmarge wordt er rekening gehouden? Kan op basis van deze uitspraak geconcludeerd worden dat een milieuzone geen tijdelijke, maar een structurele maatregel is geworden? Zo nee, waarom niet? Hoe verhoudt zich dit tot het feit dat u erkent dat milieuzones slechts beperkt bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit?[4] Waarom wordt er dan toch vastgehouden aan het instrument van milieuzones?

Antwoord 7
De concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen op veel locaties nog dicht bij de grenswaarde. Hierdoor kunnen geringe stijgingen van de concentraties het aantal overschrijdingen sterk beïnvloeden. Elke bijdrage om de marge ten opzichte van de grenswaarden te vergroten, vergroot de robuustheid van de verwachtingen over het voldoen aan de grenswaarden. In welke mate het wenselijk en haalbaar is om die marge te vergroten en of de inzet van een milieuzone daarin een bijdrage kan leveren, is een lokale afweging. Dat geldt ook voor het eventueel intrekken van een milieuzone. Het is de gemeente die deze afweging maakt, waarbij ik toezie op een uniform toegangsregime.

Vraag 8
Deelt u de mening dat bronbeleid zeer effectief is gebleken voor het behalen van de EU-normen voor luchtkwaliteit? In hoeverre verwacht u dat bronbeleid in de komende jaren zal bijdragen aan het oplossen van knelpunten in bijvoorbeeld steden?

Antwoord 8
Ja, dat ben ik met u eens. Ik zet in op Europees bronbeleid (aanscherping van emissie-eisen nieuwe voertuigen), omdat dit de meest effectieve manier is om bij te dragen aan een landelijke daling van te hoge concentraties van stikstofdioxide, en daarmee ook voor een afname van de huidige knelpunten in de steden. Metingen door TNO van de praktijkemissies van nieuwe

[4] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1168.

vrachtwagens en bussen, die ik uw Kamer afgelopen jaar heb toegestuurd,[5] bevestigen dit. Ook kijk ik samen met betrokken partijen naar andere brandstoffen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is wel dat strenge toelatingseisen ook tot de beoogde praktijkemissies leiden. Ik dring hier in Europa op aan, want voor dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's is dat tot nu toe niet het geval.

Vraag 9
Hoe verloopt de voortgang inzake het voorschrijven van nieuwe testprocedures voor dieselpersonenauto's? Kunt u een nadere toelichting geven op uw voornemens zoals genoemd in de brief d.d. 16 december 2014 (Kamerstuk 30 175 nr. 203) inzake de voortgang monitoringsprogramma NSL, om het aantal nieuwe dieselpersonenauto's dat jaarlijks wordt verkocht te beperken en de fiscale mogelijkheden om het aandeel oude dieselpersonenauto's in het Nederlandse wagenpark te verkleinen? Welke maatregelen worden nu onderzocht, wat is de kosteneffectiviteit van deze maatregelen? Is hier niet sprake van een fors marktingrijpen door de overheid en wat legitimeert een dergelijke ingreep? Met welke brancheorganisaties wordt hierover gesproken en wanneer kan de Kamer de uitkomsten van deze verkenningen ontvangen?

Antwoord 9
Onder leiding van de Europese Commissie wordt gewerkt aan een nieuwe testprocedure voor dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's. Met deze zo genaamde Real Driving Emission Test (RDE) procedure, die een aanvullend onderdeel vormt op de strenge Euro 6 toelatingseisen, moeten ook onder praktijkomstandigheden de beoogde praktijkemissies worden behaald. De effecten van deze testprocedure leiden waarschijnlijk niet eerder dan in 2017 of 2018 tot lagere praktijkemissies. De auto-industrie heeft namelijk bezwaren en wil de nieuwe voorschriften afzwakken en invoering uitgesteld krijgen. Daarbij speelt dat een aantal lidstaten hun positie nog niet heeft bepaald. Voor het antwoord op uw vragen over dieselpersonenauto's naar aanleiding van de brief d.d. 16 december 2014 verwijs ik naar de twee brieven[6] die de Staatssecretaris van Financiën en ik op 4 februari jl. aan uw Kamer hebben gestuurd.

Vraag 10
Klopt het dat u milieuzones ook wil inzetten voor het terugdringen van roet, terwijl daarvoor nog geen normen voor zijn? Zo ja, wanneer is dit besluit en op welke gronden genomen? Welke definitie of norm hanteert u voor gezondheidsschade?

Antwoord 10
Nee, dat klopt niet. Ik investeer in het roetmeetnet. In 2015 verdubbelt het RIVM het aantal meetstations binnen het landelijke meetnet luchtkwaliteit waar roet wordt gemeten. Daarmee ontstaat een betrouwbaarder beeld van de roetconcentraties in Nederland. Informatie over roetconcentraties helpt bij het nemen van beslissingen door lokale overheden over maatregelen die lokaal de lucht gezonder kunnen maken.

---

[5] Kamerstuk 31 209, nr. 165; Kamerstuk 31 209, nr. 167.
[6] Kamerstuk 32 800, nrs. 25 en 26.